

## 2 2 安心・安全の課題解消に向けた，道路や橋りょうの整備の推進

京都市は国道・府道も含めて，市内3,616 kmの道路の99% (3,566 km)，市内2,979 橋のうち96% (2,860 橋) を管理しています。災害時における避難・物資運搬を担う道路網の確保や，歩行者と自転車利用者が安全で快適に通行できる環境整備等により，市民の安心・安全を最大限確保するため，次のとおり求めます。

### 提案・要望事項

- (1) 鴨川東岸線をはじめとした道路整備の推進に必要な財政支援
- (2) 道路の更なる防災機能強化や，予防保全段階での修繕に必要な財政支援
- (3) 橋りょう健全化対策の推進に必要な財政支援
- (4) 世界トップレベルの自転車共存都市・京都の実現に向けた取組に対する財政支援
- (5) 道路の用地取得に係る補助金の制度拡充や，法定点検の着実な推進に資する地方債の対象拡大

(総務省，国土交通省)

## 社会資本整備総合交付金等の財源確保・拡充

本市では、安心・安全で快適なまちづくりや未来の京都への先行投資による成長戦略を推進する様々な事業に、「社会資本整備総合交付金」、「防災・安全交付金」を活用

しかし、内示額は、必要額を約54億円（内示率67.5%）下回っているため、安心・安全の確保など市民生活に必要な事業を進めることができない

(平成30年度, 単位: 百万円, %)

事業区分	要望額	内示額	不足額	内示率
道路（新設・拡幅, 道路防災, 橋りょう対策, 無電柱化など）	4,540	2,793	1,747	61.5
都市再生整備計画事業	269	258	11	96.0
公園	487	316	171	64.9
河川	270	230	40	85.2
区画整理事業	549	389	160	70.9
住宅・建築物	4,322	3,402	920	78.7
古都保全・風致美観	279	238	41	85.3
下水道	5,917	3,600	2,317	60.8
合計	16,633	11,226	5,407	67.5

国の財源（社会資本整備総合交付金, 防災・安全交付金）の確保・拡充が不可欠！

### 鴨川東岸線をはじめとした道路整備の推進に必要な財政支援

#### 現状・課題

安心・安全の確保やまちの持続的な成長を支えるための道路整備事業を進めているが、交付金の不足により、事業完成が遅れ、社会経済活動上の損失となっている。

#### 要望

地方が真に必要な事業が着実に進捗できるよう、国の十分な財政支援が必要！

#### 効果

- ・南北軸の強化等による交通渋滞の緩和
- ・高速道路へのアクセス強化等による交通利便性の向上
- ・細街路への流入抑制

#### 鴨川東岸線（第二・三工区）



#### <事業概要>

- ・京都高速道路鴨川東ICと直結する道路
- ・第二工区は平成31年度完了予定
- ・第三工区の詳細設計を平成30年度着手
- ・総事業費約96億円(第二工区)

#### 北泉通



#### <事業概要>

- ・歩行者の安全性と防災機能を向上させる補助幹線道路
- ・平成31年度完成予定
- ・総事業費約13億円

## 道路の更なる防災機能強化に必要な財政支援

### 現状・課題

- 緊急輸送道路等の通行機能を確保するための道路改築（バイパス整備）や山間部における離合困難箇所の改善等を行っているが、重点配分の対象でないため、交付金の配分が不足し、事業に遅れが生じている。
- 道路のり面については、防災機能の強化と最適な維持管理の推進のため、「道路のり面維持保全計画」を策定し、優先順位を定めて取り組んでいる。しかし、市内全域では、要対策の560箇所のうち未対策は399箇所にのぼり、全ての対策工事を完了するには約200億円が必要となる。



【改良が必要な山間部の道路】



【右京区梅ヶ畑で発生したのり面崩落  
(平成29年8月発災。現在も通行止め)】

### 要望

- ① 緊急輸送道路上の道路改築やのり面对策を、**交付金の重点配分の対象に!**
- ② 緊急輸送道路以外の離合困難箇所の解消やのり面对策についても、**国による十分な財政支援が必要!**

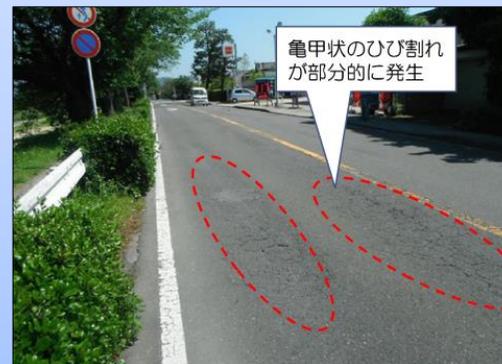
### 効果

- ・ 災害時の輸送機能を確保
- ・ 山間地域の暮らしに不可欠な道路の改良により、市民の安心・安全を確保

## 予防保全段階での修繕に必要な財源の拡充

### 現状・課題

- 本市の幹線道路の舗装は劣化が進んでおり、国土交通省が示す要補修対象の延長は約250kmに及んでいる。
- 限られた財源で舗装の修繕を着実に推進するため、「舗装長寿命化修繕計画」を策定し、予防保全型の修繕への転換を進めているが、**舗装修繕については、約2億円(H30)もの交付金が不足している。**
- 劣化速度に修繕が追い付かない場合、修繕費用が割高となり、ライフサイクルコストが増加する。



【舗装の劣化状況】

事後保全型の修繕は、  
予防保全型の修繕に比べ、  
3倍以上の費用が必要!

### 要望

「予防保全型」の維持管理への転換に向け、**計画に基づく修繕の実施に必要な交付金の安定的な配分を!**

### 効果

- 予防保全段階での修繕を着実に実施することで、
- ・ ライフサイクルコストを縮減
  - ・ 道路利用者の安全で円滑な通行を確保

# 橋りょう健全化対策の推進に必要な財政支援

## 現状・課題

- 本市の橋りょうは、高度成長期に集中的に建設されており、本市が管理する2,860の橋りょうのうち、老朽化の目安とされる**建設後50年を経過する橋の割合は45%程度**(約1,300橋)から**20年後には8割**(約2,300橋)を超える見込みであるため、老朽化対策は喫緊の課題となっている。
- **耐震補強**を行う橋りょう92橋のうち、**36橋が未完了**。
- 老朽化修繕と耐震補強を効率的、効果的に進めるため、優先順位を明確化した「橋りょう健全化プログラム」を策定。**本プログラムに基づく全ての橋の健全化を完了するには、平成43年度までに約450億円が必要**となる。



【老朽化した橋りょう】



【跨線橋の耐震補強】

## 要望

健全化プログラムに基づく対策を着実に推進するため、**国の十分な財政支援が必要!**

## 効果

- 予防保全型維持管理により、ライフサイクルコストを縮減
- 緊急輸送道路等において、災害時の輸送機能を確保

# 道路の用地取得に係る補助金の制度拡充

## 現状・課題

道路局所管の補助事業において、先行取得した用地を再取得する場合、用地費のみが補助対象であり、**物件補償は補助の対象外**である。

## 要望

用地取得に係る補助金制度を拡充し、**物件補償も補助金の対象に!**

## 効果

先行取得の実施により更なる事業進捗を図ることができ、早期に事業効果が発現

# 法定点検の着実な推進に資する地方債の対象拡大

## 現状・課題

橋りょう等の道路の法定点検が**地方債の対象外**である中、今後5年間で10億円の経費を要する見込み。



【点検状況】

## 要望

法定点検の着実な推進のため、**地方債の対象に!**

## 効果

財政負担の平準化により法定点検の着実な実施が可能に!